

**Paredzētās darbības “Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa  
infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai”  
IETEKMES UZ VIDĪ NOVĒRTĒJUMA SĀKOTNĒJĀS SABIEDRISKĀS APSPIEŠANAS  
SANĀKSMES**

**PROTOKOLS Nr. 12**

**Sanāksmes norises laiks:** 2015. gada 6. marts, plkst. 17:00

**Sanāksmes norises vieta:** Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijas Lielā zāle, Eduarda Smiļģa iela 46, Rīga

Sanāksmi atklāj un vada SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāve Aiga Kāla. A. Kāla iepazīstina klātesošos ar sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību un dalībniekiem. A. Kāla dod vārdu SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāvei Evijai Brantei.

E. Brante informē sanāksmes dalībniekus par ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk – IVN) procedūru, galvenajiem uzdevumiem, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas mērķiem, IVN ziņojuma saturu, kā arī par svarīgākajiem provizoriskajiem IVN procedūras datumiem. E. Brante uzsver, ka IVN procedūra ir sākuma stadijā, līdz ar to pašlaik nav iespējams runāt par konkrētām ietekmēm uz vidi.

Turpinājumā Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta projektu vadītājs Kaspars Vingris īsumā iepazīstina klātesošos ar Rail Baltica projektu un tā laika grafiku.

Pilnsabiedrības „RB Latvija” telpiskās plānošanas eksperts Neils Balgalis detalizētāk iepazīstina ar līdz šim paveikto, plānoto detalizēto tehnisko izpēti un tās laika plānu, nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem, kā arī trases izvietojuma izvēles procesu. Prezentācijas noslēgumā N. Balgalis min, ka visa informācija ir pieejama railbaltica.info mājaslapā un aicina jautājumu un neskaidrību gadījumā sazināties, izmantojot prezentācijā norādīto e-pastu vai tālruni.

A. Kāla atklāj sanāksmes jautājumu sadaļu, aicinot sanāksmes dalībniekus izteikt savus komentārus un uzdot jautājumus. A. Kāla aicina klātesošos individuālus jautājumus par konkrētiem īpašumiem uzdot individuāli pēc sanāksmes pie detalizētām kartēm, kas atrodas koridorā.

*1) Sanāksmes dalībnieks izsaka bažas par tuneļa izbūvi M. Nometņu ielā, piebilstot, ka jau šobrīd no tramvajiem ir jūtama vibrāciju ietekme.*

E. Brante atbild, ka IVN procesa laikā tiks vērtēta arī vibrāciju izplatība.

*2) Sanāksmes dalībnieks jautā, kā, izbūvējot tuneli, tiks nodrošināta LR Satversmes 96. panta izpilde? („Ikvienam ir tiesības uz privātās dzīves, mājokļa un korespondences neaizskaramību.”)*

N. Balgalis atbild, ka šobrīd tuneļa izbūve nav apstiprināta un tiek vērtētas divas trases alternatīvas. Attiecīgā panta izpilde tiks pilnībā nodrošināta.

*3) Arhitekts Pēteris Blūms vēlas saprast, kāda tipa tunelis ir plānots.*

Arnis Skrastiņš („RB Latvija” izpētes vadītājs) atbild, ka tas būs urbtais tunelis. Divi blakus esoši urbti tuneļi, katrs ar diametru 7 m. Katrā no tuneļiem izvietots pa vienam sliežu ceļam. Viens no tuneļiem paralēli kalpo, kā evakuācijas izeja. Dziļums 20 – 50 m. Posms īsākajai tuneļa versijai – nepilni 4 km. Slīpumi, ar kuriem šajā tunelī ieiet un iziet, ir 30 promiles jeb 3 %. Šis tunelis ir paredzēts tikai pasažieru satiksmei. Nobrauciena garums, lai varētu šķērsot esošās dzelzceļa sliedes, ir orientējoši 300 – 400 m.

*4) Sanāksmes dalībiece izsaka viedokli par to, ka mājas lapā publicētā informācija ir nepietiekama, lai sagatavotos šādai sanāksmei un informētu iedzīvotājus.*

N. Balgalis atbild, ka šobrīd projekts atrodas pirmajā sākuma stadijā. Šāda tikšanās ir nepieciešama, lai tiktu uzsākts IVN process, ko nosaka likumdošana.

*5) Sanāksmes dalībnieks vērs uzmanību uz tehnisko problēmu saistībā ar informatīvo e-pastu.*

N. Balgalis lūdz precizēt šo gadījumu individuāli, lai to varētu atrisināt. Piebilstot, ka līdz šim projekta ietvaros ir atbildēts uz vairāk nekā 300 e-pastiem, 220 telefona zvaniem un ir bijušas tikšanās ar vairāk nekā 4 000 iedzīvotājiem.

*6) Sanāksmes dalībnieks vērs uzmanību uz to, ka būtu nepieciešama atjaunota grunts stāvokļa informācija, jo pieejamie dati ir novecojuši. Klātesošais vēlas precizēt paredzēto sliežu un uzbēruma atrašanās vietu.*

A. Skrastiņš atzīmē, ka esošos sliežu ceļus nav iespējams šķērsot vienā līmenī. Viens no trases variantiem ir „Rīga – Jelgava” līnija, ar pievadu Liepājas ielas rajonā [rāda kartē]. Šeit ir iespējami vairāki varianti – gan estakāde, gan tunelis. Šobrīd tur atrodas trīs sliežu ceļi. Divi, kas tiek aktīvi izmantoti, un viens sliežu ceļš, kas ir elektrificēts un netiek izmantots. Pēc sarunām ar Latvijas Dzelzceļu, ir skaidrs, ka viens no tehniskajiem risinājumiem ir izmantot šo trešo sliežu ceļu un pievienot vienu sliežu ceļu klāt. Šis un citi tehniskie risinājumi turpmāk tiks detāli pētīti. A. Skrastiņš skaidro, ka vibrācijas un troksni esošajā dzelzceļa infrastruktūrā rada dzelzceļa ritošais sastāvs. Plānotais dzelzceļš atbilst Eiropas tehniskajiem parametriem un nerada šādas vibrācijas un trokšņus. Tiek runāts par tādu dzelzceļu, kāds šodien ir redzams Vācijā u.c. Eiropas valstīs. Papildinot, ka esošā dzelzceļa līnija paliek.

*7) Sanāksmes dalībnieks izsaka viedokli par to, ka būtu nepieciešams vizuāli parādīt, kā varētu izskatīties plānotais dzelzceļš, t.sk. arī plānotie tehniskie risinājumi, piemēram, tuneļi. Klātesošais vēlas zināt, kāpēc šāds dzelzceļš nevar „tik laists pa gaisu”?*

A. Skrastiņš atbild, ka risinājumi dzelzceļa novietojumam ir vai nu pazemē, vai virs zemes. Ļoti daudzās pilsētās novietojums ir tieši pazemē, jo tādā veidā netiek sadalīta pilsēta. Tā ir faktiski visās lielākajās Eiropas pilsētās.

*8) Žanis Krauklis vēlas zināt, vai kāds no Rīgas Domes pārstāvjiem ir piedalījies šo plānu izstrādē. Klātesošais izsaka viedokli par to, ka paredzētie trases varianti nav atzīmēti Rīgas*

*attīstības plānošanas dokumentos, kā arī tie nav saskaņoti ar Arhitektu savienību un Inženieru savienību. Klātesošais izsaka viedokli par to, ka tuneļa risinājums nevarēs tikt īstenots ģeoloģisko parametru dēļ. Klātesošais vērš uzmanību uz to, ka no Rīgas Centrālās stacijas uz lidostu „Rīga” nav nepieciešams ātrgaitas vilciens, bet gan tramvajs, kuram projekts jau ir izstrādāts.*

N. Balgalis atbild, ka visā Eiropā un pasaulē ātrgaitas savienojums stacijai ar lidostu ir ierasta prakse. Dzelzceļa līnijas izveidi samazinās autotransporta radītos sastrēgumus Rīgā. Savienojums ar lidostu ir nepieciešams, lai nezaudētu lidostas konkurenci. N. Balgalis papildina, ka Rīgas pilsētas stratēģijā ir iekļauti divi būtiski punkti – Rail Baltica ienākšana Rīgas centrālajā stacijā un savienojums ar lidostu. Stratēģijā ir minēts dzelzceļa vai tramvaja savienojums, bet šobrīd izpēte tiek veikta nevis tramvajam, bet gan dzelzceļa savienojumam, jo šis ir Eiropas finansēts dzelzceļa projekts. Vēsturiskā centra padome uzskata, ka, ja tiek rekonstruēta dzelzceļa stacija, samazināts dzelzceļa uzbērums, tad šis dzelzceļš dos būtisku pienesumu Rīgas pilsētai. Izpētes grupa ir konsultējusies un strādājusi kopā ar Rīgas pilsētas attīstības departamenta plānotājiem, projekta daļu, stratēģisko daļu, Satiksmes departamentu, Vides departamentu un vienojusies, ka šo variantu atbalsta arī Rīgas pilsēta.

*9) Sanāksmes dalībnieks ierosina variantu, kurā nav nepieciešams veidot tuneli. Proti, ja Rail Baltica dzelzceļš ietu dzelzceļa tiltam pa to pusi, kurā bija paredzēts „Zemgales tilts”, tad nebūtu nepieciešams šķērsot „Rīga – Jelgava” dzelzceļa līniju. Esošajā dzelzceļa līnijā paliktu viens sliežu ceļš, savukārt otrs varētu tikt nomainīts uz Eiropas platuma dzelzceļu. Ilgtermiņā abiem dzelzceļiem elektrifikācija būtu vienāda – 25 000 voltu un 50 hercu maiņstrāva, nevis esošā 3000 voltu līdzstrāva.*

A. Skrastiņš skaidro, ka šāds risinājums tika apskatīts. Būtiski bija atrast labāko veidu, kā ienākt Rīgas stacijā no ziemeļu puses. Tika vērtēts tas, ka pirms Rīgas stacijas ir iespējams tikai viens novietojuma variants dienvidu pusē. Tehniski vienkāršāk ir, ja Rail Baltica novietojums ir dienvidu pusē. Runājot par Rīgas tiltu – ņemot vērā plānoto satiksmes intensitāti, jāsecina, ka ar vienu tiltu nepietiek, lai nodrošinātu nepieciešamo. Jā, kontakttīklu spriegums ir vienāds, tomēr kontakttīklu augstumi ir dažādi.

*10) Uldis Andersons izsaka viedokli par to, ka nav saprotama šāda loka izveidošana caur Rīgu. Klātesošais vērš uzmanību uz to, ka nav saprotams, kāpēc tas ir nepieciešams. Klātesošais papildina, ka ir plānots arī dzelzceļš uz lidostu caur Piņķiem, bet, tā kā pasūtītāji ir atšķirīgi, šos projektus nevar saskaņot.*

A. Skrastiņš skaidro, ka šis ir projekts par 1435 mm platuma dzelzceļu. Osta šobrīd efektīvi ir pieslēgta esošajam dzelzceļam. A. Skrastiņš atbild, ka nav vēl kāda cita plānota dzelzceļa.

*11) Sanāksmes dalībniece uzdod jautājumu par infrastruktūru Zolitūdē, proti, teritorijas, kas atrodas pie esošās Imantas pārbrauktuves.*

A. Skrastiņš atbild, ka Zolitūdes un Imantas savienojums šobrīd ir projektēšanas stadijā Rīgas Domē. Rail Baltica šajā vietā ies uz +1 līmeni jeb pa augšu, jo ir nepieciešams šķērsot Ulmaņa gatvi un Ventspils šoseju.

*12) Sanāksmes dalībniece izsaka viedokli par to, ka no pieejamajiem attēliem nav saprotams, kuri īpašumi tiks skarti. Klātesošā izsaka viedokli par to, ka dzelzceļa ieešana Rīgas centrā ir*

*klūda. Dzelzceļš var tikt pievadīts ārpus centra ar ērtu savienojumu. Klātesošā izsaka bažas par paredzēto būvniecības procesu, kā tas ietekmēs satiksmi Rīgā, konkrēti, 13. janvāra ielu. Klātesošā pilnībā noliedz nepieciešamību savienojumam ar lidostu. Klātesošā uzskata, ka šis projekts nav racionāls, tas ir neizdevīgs un tas nav vajadzīgs. Dzelzceļš ir jātaisa taisns, nevis papildu jānoslogo jau tā ļoti pieblīvētā Rīgas pilsēta.*

N. Balgalis atbild, ka pilsēta ir pārblīvēta ar auto transportu, kas nākotnē turpinās pieaugt. Šobrīd tās ir 300 automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem, savukārt Eiropas Savienības vidējais rādītājs ir 500 automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem. Zaļās pilsētas ir tās, kuras brauc pa sliežu transportu un staigā ar kājām. Jāsaprot, ka Rail Baltica ir ilgtermiņa projekts.

*13) Sanāksmes dalībnieks vērs uzmanību uz to, ka Pārdaugavā dolomīta slānis ir aptuveni 30 m dziļumā. Kā tam varētu tikt cauri? Papildinot, ka šodien komercapbūves vērtība jau ir kritusies.*

A. Skrastiņš atbild, ka precīzs tuneļa novietojums un dziļums var tik definēts tikai pēc precīzas ģeotehniskās izpētes. 20 m dziļums ir minimums, kas jānodrošina, un 50 m ir maksimums.

*14) Sanāksmes dalībnieks izsaka viedokli par nepietiekamu informācijas apjomu mājas lapā. Klātesošais vēlas zināt, kāda varētu būt ietekme uz esošajām būvēm, komunikācijām un inženiertīkliem virs tuneļa. Klātesošais vērs uzmanību uz plūstošo smilšu ietekmi un gruntsūdeņiem. Klātesošais izsaka viedokli par to, ka var izvairīties no tuneļa, izmantojot esošo dzelzceļa līniju. Klātesošais pauž bažas par to, ka projekta būvniecības laikā Rīgā tiks nobloķēta satiksme abos krastos. Rīgas vecais dzelzceļa uzbērumus var tikt lietderīgi izmantots. Klātesošais uzsver, ka iedzīvotāji šim projektam neredz pamatojumu.*

A. Skrastiņš atbild, ka plūstošo smilšu ietekme tiks skatīta IVN procesā.

*15) Sanāksmes dalībniece rosina rīkot referendumu par Rail Baltica izbūvi. Klātesošā jautā, kā notiks atsavināšanas process, ja īpašums pieder nepilngadīgai personai. Vai ir kādi risinājumi kopā ar bāriņtiesu?*

N. Balgalis atbild, ka šobrīd netiek runāts par atsavināšanu, jo nav konkrēta trases novietojuma. Atsavināšanas process sākas tikai vienlaikus ar projektēšanu. Pirms tam ir nepieciešams salīdzināt dažādus variantus.

*16) Una Līce izsaka viedokli par to, ka šāds projekts valstij ir nepieciešams, tomēr klātesošā vēlas vērst uzmanību uz to, ka piedāvātais lidostas „Rīga” savienojums ar centrālo staciju nav nepieciešams un tas nav ātrākais veids, kā uz lidostu nokļūt. Klātesošā jautā, kā tiks nodrošināta pasažieru plūsma četras reizes stundā no centrālās stacijas uz lidostu.*

N. Balgalis atbild, ka projekts ir atbilstošs nākotnes Rīgai. Proti, savienojums ar lidostu caur staciju ir nepieciešams, lai Latvijas iedzīvotāji no jebkuras vietas Latvijā varētu ar vilcienu aizbraukt līdz centrālajai stacijai un uzreiz uz lidostu. Savienojums ir nepieciešams, lai cilvēkiem nebūtu vajadzība izmantot savu privāto auto transportu, lai nokļūtu līdz lidostai.

*Klātesošā izsaka viedokli par to, ka šādu savienojumu stacijai ar lidostu var nodrošināt arī tramvajs, kam nebūtu jābūvē tunelis zem vēsturiskām ēkām. Klātesošā pauž bažas, ka šis tunelis nākotnē varētu pārveidot Āgenskalnu.*

N. Balgalis atbild, ka netiek pieļauta iespējamība, ka tunelis varētu ietekmēt ēkas, kas atrodas virs tuneļa. Septembrī būs pieejami izvērtējuma rezultāti. Projekta īstenotāji apzinās Āgenskalna vēsturisko vērtību un ņem to vērā.

*17) Sanāksmes dalībniece vēlas zināt, kas ir normāls plānošanas process.*

N. Balgalis atbild, ka šis projekts ir saskaņā ar pirms gada apstiprinātiem Rīgas attīstības plānošanas dokumentiem. Vispirms ir stratēģiskā plānošana, projekta attīstīšana, vienošanās ar valstīm, detalizēta izpēte.

*Klātesošā jautā, vai izpētes grupa ir iepazinusies ar starptautiskām vadlīnijām īpašumu atsavināšanā.*

N. Balgalis vērš uzmanību uz to, ka šī nav sanāksme par atsavināšanas procesu.

*Sanāksmes dalībniece iesaka klātesošajiem iepazīties ar tiesu praksi atsavināšanas procesu jautājumos, kā arī norāda uz to, ka plānošana ir daļa no atsavināšanas procesa. Papildus norādot uz to, ka plānošanai ir jābūt ilgtermiņa un tai ir jābūt teritorijas plānojumā iekļautai. Klātesošā izsaka viedokli par to, ka nekustamā īpašuma cenas pazeminās jau sanāksmes laikā.*

N. Balgalis atbild, ka 2011. gadā trīs valstis vienojās par šo projektu. Vēlāk tas tika ietverts stratēģijas plānošanas dokumentos, savukārt teritorijas plānojumos to var iekļaut, balstoties uz stratēģiju. Šobrīd top jauns teritorijas plānojums, ja būs nepieciešams, tiks izstrādāti arī lokālpilānojumi.

*18) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai ir paredzētas kompensācijas tuvumā esošo īpašumu īpašniekiem.*

N. Balgalis atbild, ka atsavināšanas process balstās uz trīs principiem: individuāla pieeja, tirgus cena, sadarbība procesā. Pašlaik par atsavināšanu tiek domāts situācijās, kurās īpašnieks tiešā veidā cietīs no jaunās dzelzceļa infrastruktūras jeb kur zeme ir nepieciešama tieši infrastruktūras izvietojumam. Pagaidām netiek paredzētas dažāda veida kompensācijas, bet ir notikušas sarunas ar Satiksmes ministriju, lai tiktu veiktas izmaiņas esošajā likumdošanā un situācija mainītos.

*19) Sanāksmes dalībnieks vēlas precizēt, vai tiešām viedokli ir iespējams izteikt tikai elektroniski. Klātesošais ierosina sanāksmes laikā, nobalsot par kādu no trases variantiem. Klātesošais jautā, vai dzelzceļa nodalījuma josla būs dzelzceļa īpašumā un kādas varētu būt sekas avārijai, kas notiktu tunelī.*

A. Kāla atbild, ka ir iespējams viedokli iesniegt arī rakstiski uz prezentācijā norādīto adresi. A. Skrastiņš atbild, ka tuneļa gadījumā, nebūs nodalījuma joslas. A. Skrastiņš skaidro, ka šī līnija ir paredzēta tikai pasažieru satiksmei, kas izslēdz dažādu veidu, t.sk. bīstamo kravu pārvadājumus, norādot, ka līnija ir elektrificēta. Gan no drošības, gan no būvniecības viedokļa optimāli ir būvēt divus tuneļus. Tuneļos noteiktos posmos tiek izvietotas, t.s. drošības slūžas, kas avārijas gadījumā kalpo kā evakuācijas izeja uz otru tuneli.

*Klātesošo vidū tiek uzsākta diskusija par avārijām būvniecības laikā.*

A. Skrastiņš atbild, ka būvniecības metode ir droša un avārijas nevar notikt. E. Brante papildina, ka IVN tiek vērtēts arī riska novērtējums, proti, šādu avāriju iespējamība, ietekmes un sekas.

*20) Sanāksmes dalībniece vēlas zināt, kad tika ierosināts atzars uz lidostu un vai tiek izskatītas iespējas projektu realizēt arī bez šāda atzara uz lidostu.*

N. Balgalis atbild, ka šis nav atzars, bet gan pamattrase pasažieru plūsmai, kas tika ierosināta pagājušā gada decembrī (2014. gada decembrī). N. Balgalis papildina, ka netiek izskatīti citi papildus varianti.

*Klātesošā jautā, kāda ir nepieciešamība lidostas „Rīga” savienojumam ar Rīgas centrālo staciju, norādot, ka pasažieri, kas atlidos uz Rīgu, izmantojot dzelzceļa staciju, dosies prom uz citām valstīm.*

N. Balgalis atbild, ka, attīstoties lidostai „Rīga”, ir paredzēts lielāks reisu skaits. Šodien uz lidostu Helsinkos lido reisi no Tuvajiem Austrumiem. Iespējams, ka nākotnē šo reisu galamērķis varētu būt Rīga. Māris Riekstiņš (Satiksmes ministrija, Dzelzceļa departaments) papildina atbildi, ka lidostai „Rīga” ir būtiskas ambīcijas, proti, vēlme izkonkurēt citas Baltijas valstu lidostas.

*Klātesošā jautā, vai pilnībā tiek izslēgta iespēja citam transporta veida savienojumam ar lidostu no centrālās stacijas.*

N. Balgalis atbild, ka Rail Baltica nav tramvaja aizvietotājs. Šī dzelzceļa līnija nodrošinās lidostas „Rīga” savienojumu ar kopējo Eiropas dzelzceļa tīklu. Tiek mēģināts divas nepieciešamības savienot vienā. Tramvajam pieturas vietas ir aptuveni ik pēc 800 m. Tramvajs apkalpo vietējos rajonus. Rīgai ir nepieciešama gan tramvaja tīkla paplašināšana, gan dzelzceļa savienojums no stacijas uz lidostu.

*Klātesošā jautā, vai šī līnija ir paredzēta arī kravu pārvadājumiem.*

N. Balgalis atbild, ka Rail Baltica trase caur Rīgas centru kravas nepārvadās. Lidostas kravas tiktu nodrošinātas no dienvidu puses – caur Olaini, Mārupi, Ķekavu.

*Klātesošā jautā, vai jau ir veikta izpēte, vai šāds tunelis būtu drošs tieši Āgenskalnā.*

N. Balgalis atbild, ka ir iesākts darbs pie ģeoloģiskās izpētes, kas tiek turpināts. Tiks veikta arī turpmāka izpēte. A. Skrastiņš atbild, ka līdz šim nav atrasts kāds ģeoloģisks faktors, kas izslēgtu šāda tuneļa būvniecības iespējamību, tomēr izpēte turpinās. A. Skrastiņš aicina klātesošos dalīties informācijā, kas būtu jāņem vērā tālākā izpētes gaitā.

*Klātesošā vēlas zināt, kas ir jādara Āgenskalna iedzīvotājiem, lai šāds tunelis netiktu būvēts.*

N. Balgalis atbild, ka klātesošo viedoklis tiek fiksēts protokolā. Tiesā balsošanas veidā to nav iespējams paust, bet individuāli izteikts vai kopīgi parakstīts viedoklis tiek ņemts vērā.

21) *Sanāksmes dalībiece izsaka priekšlikumu balsot iedzīvotājiem, paceļot roku, kuri ir pret tuneļa izbūvi. N. Balgalis nofotografē balsojuma veidā pausto protestu.*

22) *Āgenskalna iedzīvotājs Aigars izsaka viedokli par to, ka klātesošajam tunelis nepatīk. Tomēr klātesošais vērsas pie iedzīvotājiem, aicinot uz sapratni, jo, proti, dzelzceļš tiks realizēts jebkurā gadījumā. Ja klātesošie uzskata, ka visi zog, tad viņiem šeit nevajadzētu atrasties. Klātesošais uzdod jautājumu klātesošajiem – vai kāds atceras sabiedrisko apspriešanu Arēnas Rīga u.c. objektu celtniecībai. Klātesošais vērs uzmanību uz to, ka ar vilcienu brauciens uz lidostu būtu daudz ātrāks un patīkamāks, nekā tas ir tagad ar 22. maršruta autobusu. Klātesošais uzdod jautājumu – kāds ir ekonomiskais pamatojums līnijas izbūvei kravas pārvadājumiem caur Ķekavas, Olaines un Mārupes pagastiem.*

N. Balgalis atbild, ka dzelzceļu uz Krievu salu cauri Imantai nebūvēs. Par Bolderājas līniju ir veikta izpēte, kura parāda, ka šī līnija būs nepieciešama, ja Daugavas kreisajā krastā notiks aktīva darbība un esošais sliežu ceļš to nespēs nodrošināt. M. Riekstiņš atbild par ekonomisko pamatojumu atzaram dienvidu pusē. Pamatojums ir saistīts ar to, ka lidostai „Rīga” ir plāni attīstīt avio kravu sektoru. Avio kravas ir dārgas un tādas, kurām ātri beidzas derīguma termiņš. Lidosta nākotnē plāno būt šādu kravu sadales centrs visam Baltijas reģionam.

23) *Marita Eisaka izsaka viedokli par to, ka Rail Baltica projekts varētu būt līdzīgs tam, kāds ir Rīgā paredzētais Ziemeļu šķērsojuma projekts, proti, ar izpētēm, kuras ir jāatkārto, noilgumu dēļ u.c. Klātesošā vērs uzmanību uz to, ka Eiropas lidostas, kuras ir savienotas ar ātrgaitas dzelzceļu, atrodas būtiski lielākā attālumā no pilsētas centra nekā Rīga. Klātesošā piebilst, ka pasažieru pārvadājumi vienmēr ir ar zaudējumiem. Klātesošā jautā, kāds ir tehniski ekonomiskais pamatojums šāda tuneļa izbūvei pasažieru pārvadājumiem. Klātesošā norāda uz dažādām iespējām, ko sniegs paredzētais Ziemeļu šķērsojums Rīgas pilsētai un ostai. Klātesošā aicina sanāksmes dalībniekus iesniegt savu protestu pret tuneļa izbūvi.*

N. Balgalis atbild, ka tika vērtētas iespējas Rail Baltica savienot ar pieminēto Ziemeļu šķērsojumu, pieminot, ka šobrīd Eiropas Savienība tā projekta realizācijai nav piešķirusi finansējumu. Savukārt Rail Baltica projekts ir apstiprināts kā prioritārs projekts ar numuru 27. Pirmais finansējuma saņemšanas iesniegums jau ir iesniegts no Latvijas, Lietuvas un Igaunijas puses. Rail Baltica ir būtiski augstāka līmeņa projekts, nekā Ziemeļu šķērsojums. N. Balgalis aicina saprast, ka, ja lidostas vienīgais savienojums ir tikai pa autoceļu un ja tā ir ieskauda ar privātmāju apbūvi, lidosta tālā nākotnē var tikt slēgta, jo iedzīvotāji izmantotu kaimiņu valstu lidostas. Joprojām abi trašu varianti tiek vērtēti un nav pieņemts gala lēmums.

*Klātesošā vēlas zināt, kādi būs finansējuma avoti citiem Rīgas stratēģiskajos dokumentos iezīmētajiem projektiem un kā tiks nodrošināta dzelzceļa uzturēšana.*

N. Balgalis skaidro, ka sākumā tiks izveidots starptautiskais savienojums. Vēlāk būs nepieciešams arī Ziemeļu šķērsojums. N. Balgalis uzskata, ka Pasažieru vilciens iegādāsies vilcienu sastāvus.

24) *Āgenskalna iedzīvotāja Liene Grandāne atbalsta to, ka valstij ir nepieciešams Eiropas platuma dzelzceļš un progress, tomēr klātesošā vēlas zināt, kādas ir sabiedrības iespējas ietekmēt projekta gaitu. Klātesošā jautā, cik liels budžets tiks izdalīts sabiedrības informēšanas, viedokļu apkopošanas, komunikācijas un ieviešanas kampaņā.*

N. Balgalis skaidro, ka šim mērķim jau pirmajā kārtā ir bijusi nozīmīga loma. Papildinot, ka arī šī sabiedriskā apspriešana ir gan viedokļu uzklauššana, gan sabiedrības iesaiste. Iespējas ietekmēt ir - šobrīd ir iezīmēts 300 m koridors, kurā ir nepieciešams precīzi novietot dzelzceļa līniju, ņemot vērā iedzīvotāju un vides vajadzības.

*Klātesošā jautā, vai ir izdalīts informācijas kampaņas budžets un kurš to veiks.*

M. Riekstiņš atbild, ka šobrīd nav detalizēti izdalīts budžets. Tajā brīdī, kad tiks rakstīts projekts, tad tiks iekļauta darba uzdevumos arī sabiedrības informēšana.

*Klātesošā komentē, ka sniegtā atbilde, tāpat kā citas, ir formāla. Klātesošā precīzē jautājumu, proti, kādas ir sabiedrības iespējas aktīvi iesaistīties, piemēram, parakstu vākšanas iespējas, aptaujas u.c. Klātesošā jautā, vai tiešām projekta līdzfinansējums no Eiropas Savienības puses varētu tikt samazināts no plānotajiem 85%.*

E. Brante atbild, ka viena no vairākām iespējām, kā izteikt savu viedokli ir līdz 15. martam. IVN ietvaros parasti viens no programmas punktiem ir „iedzīvotāju attieksme”. Jau tagad tiek plānotas aptaujas. Protams, nav iespējams garantēt to, ka tiks aptverti visi Rīgas iedzīvotāji, tomēr reprezentatīva kopa tiks aptverta. E. Brante aicina klātesošos ne tikai paust viedokli „par vai pret”, bet censties argumentēt šo viedokli. K. Vingris atbild, ka šī brīža izpēti organizē Satiksmes ministrija, bet tālāko – tehnisko projektu, mārketingu, būvniecību – organizēs Baltijas valstu kopuzņēmums „RB Rail”.

*25) Sanāksmes dalībnieks ierosina pagarināt otrā tramvaja līniju no esošā galapunkta pa Kalnciema ielu, tālāk uz lidostu. Šādi tas būtu ērtāks un lētāks risinājums, kā no stacijas nokļūt lidostā, nebūvējot tuneli.*

E. Brante izsaka pateicību par pausto viedokli, tomēr atgādina, ka šī ir sanāksme dzelzceļa būvniecības ietekmei uz vidi, nevis tramvaja būvniecības ietekmei uz vidi. A. Kāla papildina, ka ir veikts konkrēts definējums paredzētajai darbībai, protams, ir iespējamās vairākas darbības, tomēr mēs apspriežam un vērtējam dzelzceļa izbūvi.

*26) Valda Andersone jautā, kādi ir ekonomiskie aprēķini tieši atzaram uz lidostu, kāda daļa būs jāfinansē iedzīvotājiem.*

M. Riekstiņš atbild, ka sadārdzinājums ir radies no tā, ka valdība uzdeva Satiksmes ministrijai izpētīt šāda atzara veidošanu. K. Vingris papildina, kas šis nav biznesa projekts, bet gan starptautisks infrastruktūras objekts. Šim projektam veiktā ieguvumu – izdevumu analīze ir veikta un tā ir pieejama internetā. Šajā sanāksmē mēs neapspriežam projekta ekonomisko pamatojumu. 30 gadu laikā šis projekts atmaksāsies.

*27) Nometņu ielas iedzīvotājs Vladimirs izsaka atbalstu projektam pēc būtības, tāpat klātesošais atbalsta nepieciešamību savienojumam ar lidostu „Rīga”, tomēr klātesošajam ir jautājums par to, vai ir lietderīgi taisīt papildus cilpu uz lidostu caur pilsētas centru. Klātesošais papildina – ja tomēr šāda cilpa ir nepieciešama, tad bez tuneļa. Klātesošais neatbalsta tuneļa izbūvi. Vai ir pētīta iespēja uzbūvēt otro stāvu Ulmaņa gatvei?*

N. Balgalis atbild, ka to ietekmē ceļā patērētais laiks. A. Skrastiņš atbild, ka ir skatīta iespēja veidot otro stāvu Ulmaņa gatvei, bet šobrīd piedāvātais trases variants tika atzīts par labāku.



28) *Sanāksmes dalībniece Elīna arī atbalsta Rail Baltica projektu pēc būtības, tāpat arī savienojumu ar lidostu „Rīga” un centrālo staciju, tomēr klātesošā vērš uzmanību, ka netiek dota iespēja diskutēt par iespējamajiem variantiem. Klātesošā jautā, kur un kad tika pieņemts lēmums par labu kādam no variantiem.*

M. Riekstiņš atbild, ka būtiskākie lēmumi tiek pieņemti Satiksmes ministrijā izveidotajā Projekta vadības komisijā, pamatojoties uz diskusijām ar pašvaldībām, Tehnisko darba grupu un priekšlikumu analīzes rezultātiem, ko sagatavoja RB Latvija.

*Klātesošā jautā, cik procentuāli izmaksās loka izbūve uz lidostu no kopējām projekta izmaksām.*

M. Riekstiņš atbild, ka pamatlīnijas izmaksas ir aptuveni 1,3 miljardi, savukārt loka izmaksas ir aptuveni 400 miljoni. Tiek vērtēta iespēja projektu sadalīt pa kārtām.

*Klātesošā jautā, kāpēc esošā dzelzceļa līnija līdz Imantai nevar tikt pagarināta, lai nogādātu pasažierus lidostā. Centrālā stacija nodrošinātu iespēju pārsēties.*

M. Riekstiņš atbild uz iepriekšējo jautājumu. Sākumā pētnieki piedāvāja 30 trases variantus, no kuriem tika atlasīti labākie. Protams, jūsu izteiktās domas tiek ņemtas vērā un tiek papildus vērtēti jūsu ieteiktie priekšlikumi.

*Klātesošā atkārtoti ierosina izsvērt variantu, kurā Imantas līnijas dzelzceļa sliežu ceļš tiek pagarināts līdz lidostai.*

29) *Sanāksmes dalībnieks saprot, ka Rail Baltica ir nepieciešams projekts, bet nav saprotams tas, kāpēc jābūvē tunelis.*

A. Skrastiņš atbild, ka alternatīvu risinājumi tiks vērtēti, un ja būs tāda iespēja, tad netiks būvēts tunelis.

30) *Sanāksmes dalībnieks atbalsta projekta pirmo fāzi, kas nodrošinās savienojumu ar Eiropu. Vai Satiksmes ministrijas pārstāvis var apgalvot, ka projekts iekļausies paredzētajās izmaksās? Klātesošais jautā, vai izmaksas nepalielināsies, kā rezultātā iedzīvotājiem nāksies finansēt projektu, jo Eiropas Savienība nepiešķirs papildus finansējumu. Klātesošais jautā, vai Satiksmes ministrijas pārstāvis var apgalvot to, ka iedzīvotājiem nebūs jāpārmaksā par šo projektu.*

M. Riekstiņš atbild, ka izmaksas ir aprēķinātas ar rezervi. Ja šī projekta ieguvumu – izdevumu analīze būtu negatīva, tad tas nebūtu saņēmis finansējumu.

31) *Ilze Bērtule pārstāv Torņakalnu. Klātesošā jautā, kas notiks ar Torņakalna baznīcu, tiltiem, ielām u.c. šajā apkārtnē esošajiem objektiem. Klātesošā ir kategoriski pret esošās ainavas izmaiņšanu ar otrā līmeņa būvniecību.*

A. Skrastiņš atbild, ka ir vietas, kurās Rail Baltica dzelzceļš nevar iet vienā līmenī ar esošo dzelzceļu, tajās vietās ir jāvērtē tuneļa vai virs zemes līmeņa būvniecība. Tāpēc ir

nepieciešams vērtēt dažādas alternatīvas, kas ir iemesls šim IVN procesam un šai sanāksmei, lai kopā ar sabiedrību atrastu labāko risinājumu.

*32) Valdis Gavars jautā, cik liela kompensācija ir paredzēta.*

A. Skrastiņš atbild, ka tiek plānots iekļauties līdz 10% apmērā no projekta izmaksām. Klātesošais izsaka komentāru par to, ka tas nav iespējams.

*33) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai lēmums, par kādu no alternatīvām, tiks pieņemts balstoties uz tehniskajiem aprēķiniem vai iedzīvotāju viedokļa.*

E. Brante atbild, ka IVN procesā alternatīvas tiek salīdzinātas no dažādiem aspektiem, un tiek atzīmēti visi plusi un mīnusi. Pirms alternatīvu salīdzinājums jeb IVN ziņojums tiek nodots Vides pārraudzības valsts birojam, iedzīvotājiem ir iespēja ar to iepazīties un izteikt viedokli, pēc tam šis ziņojums tiek nodots Vides pārraudzības valsts birojam, atzinuma saņemšanai. Atzinums ir ar rekomendējošu raksturu un nosacījumiem. Tālāk paredzētās darbības akceptu, kuru no piedāvātajām alternatīvām akceptēt, pieņem pašvaldības. Ja veidojas situācija, kurā pašvaldības atbalsta tādas alternatīvas, kas savstarpēji nav savienojamas, tad lēmumu pieņem Ministru kabinets par visu darbību kopumā. Nebūs ne balsošana, ne balsu skaitīšana.

*Klātesošais jautā, vai iedzīvotāju balsošana neko neietekmē.*

E. Brante atbild, ka iedzīvotāju attieksme un sociāli ekonomiskais pamatojums ir divi no kritērijiem, kas tiek salīdzināti un ņemti vērā.

*34) A. Zandovska jautā, vai ir izvērtētas uzturēšanas izmaksas tunelim salīdzinājumā ar virszemes dzelzceļu, kā arī kā tas tiks ņemts vērā.*

A. Skrastiņš atbild, ka garākam tunelim ir gan lielākas uzturēšanas, gan izbūves izmaksas. Tieši tāpēc tika ierosināta alternatīva par īsāka tuneļa izbūvi. Protams, salīdzinot ar citiem variantiem, dzelzceļa tuneļa uzturēšanas izmaksas ir lielākas nekā citiem līmeņiem.

*35) Sanāksmes dalībniece vērs uzmanību uz to, ka, būvējot Jūrmalas šoseju, tika solīts tas, ka gruntsūdens līmenis netiks ietekmēts, tomēr realitātē rezultāts ir pretējs. Klātesošā izsaka atzīni un prieku par šāda liela projekta būvniecību, kas varētu labot esošo situāciju. Klātesošā vēlas zināt, vai tiks veiktas visas solītās izpētes attiecībā uz vidi.*

E. Brante atbild, ka noteikti IVN programmā būs punkts, kas noteiks nepieciešamību vērtēt esošo meliorācijas sistēmu stāvokli un iespējas to uzlabot.

*36) Sanāksmes dalībniece jautā, kāpēc ir izveidojies sadārdzinājums, konkrēti par loku uz lidostu.*

K. Vingris atbild, ka ieguvumu – izdevumu analīze ir veikta stratēģiskajam koridoram, kurš tika definēts 2011. gadā. Šobrīd notiek izpēte, lai noteiktu precīzu trases novietojumu. Kad tas tiks izdarīts, tad būs zināmas precīzas izmaksas, lai atkārtoti varētu veikt pilnu ieguvumu – izdevumu analīzi. Nav tā, ka 15% finansējuma ir kādam vienam posmam un 85% citam. Šie procenti tiek aprēķināti kā proporcijas no kopējām projekta izmaksām.

37) *Sanāksmes dalībiece jautā, vai ir pētīts, kuri speciālisti, no kuras valsts varētu realizēt šo projektu. Klātesošā vēlas zināt, vai būvniecības kompānijai Re&Re ar šo projektu ir kāda saistība.*

N. Balgalis atbild, ka dzelzceļu būvniecības pieredze Latvijas kompānijām nav liela. Būvniecības konkurss būs ne vien Eiropas, bet gan starptautiska līmeņa iepirkuma konkurss. Eiropas reģionā līdzīga mēroga projekti tiks realizēti Zviedrijā, Dānijā, Anglijā un daļā Vācijas. Šobrīd interesi izrāda būvnieki no visas pasaules.

A. Kāla atgādina, ka pēc sanāksmes eksperti būs pieejami individuāliem jautājumiem.

38) *Ivars Roķis jautā, kā tiek plānota izpētes veikšana (urbumi u.c.) bez zemes īpašnieku atļaujas.*

A. Skrastiņš atbild, ka šāda izpēte ir jāveic ne tikai Rīgā, bet visā Latvijā. Papildinot, ka tā netiks veikta bez īpašnieku atļaujas. Īpašnieki tiek aicināti sadarboties un ļaut veikt šo izpēti.

*Klātesošais jautā, kā dotējamais transporta veids var kļūt par peļnošu transporta veidu.*

M. Riekstiņš atbild, ka starptautisko pārvadājumu izmaksām ir jākonkurē ar lidostu izmaksām, kā arī tām ir jābūt tādām, kuras var atļauties.

*Klātesošais vērš uzmanību uz Civillikuma 1042. pantu, kurš paredz, ka zemes īpašniekam pieder ne tikai tās virsma, bet arī zemes slāņi zem tās un visi derīgie izrakteņi. Savukārt 1043. pants paredz to, ka zemes īpašnieks var pēc sava ieskata ar tiem rīkoties. Klātesošais jautā, kas tiks darīts ar zemes dziļēm, kas tiks izraktas, būvējot tuneli.*

N. Balgalis atbild, ka Latvijā šobrīd nav tāda precedenta. Ja tāda situācija būs, tad nāksies to risināt.

*Klātesošais ierosina valstij izīrēt šo nepieciešamo telpu zem zemes. Klātesošais vērš uzmanību uz to, ka Rīgā vairākās vietās ir, t.s. karsta caurumi, un jautā, kā tiks risināta šī situācija.*

A. Skrastiņš atbild, ka šis jautājums tiks uzdots iesaistītajiem ģeologiem. Līdz šim par Rīgu šāda informācija nav saņemta.

*Klātesošais jautā kā ir ar Doma baznīcu.*

A. Skrastiņš atbild, ka nav paredzēts Rail Baltica dzelzceļa tuneli būvēt zem Doma baznīcas.

*Klātesošais izsaka viedokli par to, ka paredzētais pieslēgums varētu radīt konkurences problēmas Rīgas ostai. Klātesošais pauž bažas, kā Rīgas brīvostas peļņas iespējām.*

M. Riekstiņš atbild, ka Rīgas ostai saviem spēkiem ir jādomā, kā tiks nodrošināta peļņa. Papildinot, ka netiek plānots Rail Baltica savienot ar Rīgas ostu, jo esošā dzelzceļa sistēma pilnībā nodrošina kravu plūsmu Rīgas ostai.

*Klātesošais izsaka viedokli par to, ka ērtāk un lētāk būtu, izmantojot Rail Baltica, nokļūt kādā no kaimiņvalstu lidostām, nevis izmantot lidostas „Rīga” pakalpojumus.*

39) *Sanāksmes dalībnieks no Torņkalna izsaka priekšlikumu publicēt iepriekš vērtētos 30 trases novietojuma variantus, kopā ar komentāriem par to, kāpēc tie ir noraidīti.*

40) *Sanāksmes dalībniece jautā, vai izbūvējot tuneli, tiks izmaksātas kompensācijas iedzīvotājiem, zem kuru īpašumiem tunelis izbūvēts.*

A. Skrastiņš atbild, ka šobrīd ir daudz jautājumu saistībā ar kompensācijām, uz kuriem nav atbilžu. Šobrīd ir tikai procesa sākums, atbildes uz šiem jautājumiem tiks meklētas turpmākā izpētes gaitā.

*Klātesošā jautā, konkrēti kādi eksperti ir iesaistīti un kā šie eksperti tikuši izvēlēti.*

A. Skrastiņš atbild, ka sākotnējo izpēti veica uzņēmuma „AECOM” eksperti no dažādām valstīm. Tāpat ir iesaistīti arī Satiksmes ministrijas u.c. eksperti.

*Klātesošā ierosina konkrētos ekspertus publicēt mājas lapā, lai sabiedrība būtu informēta. Klātesošā izsaka viedokli par to, ka šobrīd tiek tērēts sanāksmes dalībnieku laiks un nav pietiekamas skaidrības par projekta ieguvumiem.*

M. Riekstiņš atbild, ka atklāta konkursa nolikumā bija definēts tas, kādu jomu un pieredzes ekspertiem ir jābūt. Vai šī informācija ir publicēja, tas tiks precizēts. Iespējams, ka šo informāciju var publicēt.

41) *Sanāksmes dalībnieks vērš uzmanību uz to, ka īsākais ceļš uz lidostu ir pa Salu tiltu un Ulmaņa gatvi. Klātesošais vēlas zināt, kāpēc tas tika noraidīts.*

N. Balgalis atbild, ka izmantojot salu tiltu, būtu grūti pieslēgties pie centrālās stacijas. No Ulmaņa gatves ienākšana lidostā ir vērsta perpendikulāri. Piedāvātais trases variants ir izstrādāts, ņemot vērā lidostas „Rīga” plānotos dzelzceļa ienākšanas novietojumus.

*Klātesošais ierosina nepieciešamo rādīsu izveidot, izmantojot apkārt lidostai esošās auto stāvvietas.*

42) *Sanāksmes dalībniece, kurai pieder nekustamais īpašums M. Nometņu ielā ar kultūras pieminekļa statusu, jautā, kā ir plānots izbūvēt tuneli, ja būvēšanas vietā ir plūstošās smiltis. Klātesošā vēlas atzīmēt, ka sanāksmes dalībnieku lielākā daļa neatbalsta šī tuneļa izbūvi.*

A. Skrastiņš atbild, ka ir veikta būtiska ģeoloģiskā priekšizpēte. Šobrīd vēl nav konstatēta plūstošo smilšu esamība, tomēr ģeoloģiskā izpēte turpinās. Šobrīd ir pieejamas tādas tehnoloģijas, kas nodrošina vienlaicīgu urbšanu un tuneļa būvi.

43) *Sanāksmes dalībniece vēlas zināt, vai iedzīvotājiem, kuri dzīvo virs tuneļa, tiks nodrošināti nodokļu atvieglojumi vai apdrošināšana.*

A. Skrastiņš atbild, ka apdrošināšanu būvniecības laikā nosaka likumdošana. Apdrošināšana attieksies arī uz garantijas periodu.

44) Sanāksmes dalībniece izsaka viedokli par to, ka iedzīvotāji, kuri dzīvo viņas mājā, zem kuras ir paredzēts tunelis, nezina par šo situāciju. Klātesošā jautā, kā tiks risināta ietekmēto iedzīvotāju informēšana.

N. Balgalis atbild, ka īpašnieki tika informēti par sākotnējo sabiedrisko apriešanu saskaņā ar likumdošanas prasībām. M. Riekstiņš jautā klātesošajai attiecīgās mājas adresi, lai pārbaudītu, vai informācija ir nogādāta līdz iedzīvotājiem.

*Klātesošā atbild, ka runa ir par māju Mazajā Nometņu ielā 26.*

45) Sanāksmes dalībnieks jautā, kāpēc atzars uz lidostu nesaskan ar „AECOM” veiktā pētījuma rezultātiem.

M. Riekstiņš atbild, ka „AECOM” pētījums ierosināja Rail Baltica vilcienu ievest Centrālajā stacijā, no kuras uz lidostu pasažieri varētu doties, izmantojot esošo sliežu ceļu. Kopš tā laika Rīgas pilsēta ir pieņēmusi lēmumu par kravu operāciju no labā krasta pārceļšanu uz kreiso krastu, šim nolūkam izmantojot esošo dzelzceļa tiltu. Toties esošais dzelzceļa tilts nevar nodrošināt šīs kravas, esošo, kā arī plānoto pasažieru plūsmu un arī līniju uz lidostu „Rīga”. RB Latvija turpina un uzlabo „AECOM” iesākto izpēti.

A. Kāla slēdz sanāksmi un aicina klātesošos uzdot individuālus jautājumus pie kartēm.

Sanāksmes vadītājs

Aiga Kāla

Protokolētājs

Anete Zvaigzne